

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

**EP 1 354 729 A1**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**(43) Veröffentlichungstag:  
22.10.2003 Patentblatt 2003/43(51) Int Cl.7: **B60C 23/04**

(21) Anmeldenummer: 03007636.8

(22) Anmeldetag: 03.04.2003

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
HU IE IT LI LU MC NL PT RO SE SI SK TR**  
Benannte Erstattungsstaaten:  
**AL LT LV MK**

(30) Priorität: 18.04.2002 DE 10217215

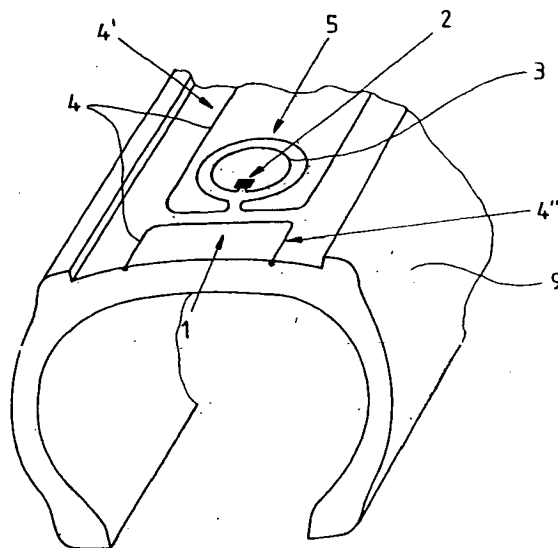
(71) Anmelder: Continental Aktiengesellschaft  
30165 Hannover (DE)(72) Erfinder:  
• Strache, Wolfgang, Dr.  
30165 Hannover (DE)  
• Behrends, Holger  
30175 Hannover (DE)

- Recker, Carla, Dr.  
30167 Hannover (DE)
- Scheuermann, Frank  
45739 Oer-Erkenschwick (DE)
- Schulze, Siegfried  
47495 Rheinberg (DE)
- Jenke, Roland  
29693 Hademsdorf (DE)
- Fidan, Sadettin  
30827 Garbsen (DE)
- Lehmann, Jörg, Dr.  
30451 Hannover (DE)
- Arendt, Carsten  
30419 Hannover (DE)

(54) **Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen**

(57) Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Gegenständen, insbesondere zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen für Fahrzeuge, wobei der zu überwachende Gegenstand ein oder mehrere elektronische Bauteile zum Senden, Empfangen und Speichern von Informationen und / oder Energie aufweist, wobei außerhalb des zu überwachenden Gegenstandes eine in der Nähe desselben angeordnete Sende- und Empfangseinrichtung vorhanden und der Gegenstand relativ zur außerhalb desselben angeordneten Sende- und Empfangseinrichtung bewegbar ist. Um eine hohe Übertragungsreichweite zu erreichen wird vorgeschlagen, dass das elektronische Bauteil eine primäre Antenne (3) aufweist, welche in einem Koppelbereich (5, 7) induktiv mit einer als geschlossenen Leiterschleife ausgebildeten sekundären Antenne (4, 6) gekoppelt ist, wobei die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) einen Teilbereich innerhalb und / oder an der Oberfläche des Luftreifens (9) umschließt.

FIG. 3



EP 1 354 729 A1

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen, wobei der zu überwachende Luftreifen ein oder mehrere elektronische Bauteile zum Senden und / oder Empfangen und Speichern von Informationen und / oder Energie aufweist, wobei außerhalb des zu überwachenden Luftreifens eine in der Nähe desselben angeordnete Sende- und Empfangseinrichtung vorhanden und der Luftreifen relativ zur außerhalb desselben angeordneten Sende- und Empfangseinrichtung bewegbar und /oder drehbar ist.

**[0002]** Solche Einrichtungen sind in der Regel in Form von Transpondern ausgebildet und bestehen aus einem oder mehreren Elektronikbauteilen (Chip, ggf. mit integrierten Sensorelementen) sowie aus an das Elektronikbauteil angeschlossenen Antennen. Mit dem Begriff Antenne sind in diesem Fall sowohl elektromagnetische Energiewandler, die Antenne im herkömmlichen Sinne, als auch magnetische sowie elektronische Koppelglieder gemeint. An den Transponder können z.B. Sensoren für Verformungen, Druck oder Temperatur angeschlossen sein, die die entsprechenden Zustandsgrößen im Reifen messen und wonach die Meßsignale dann über den Transponder ausgelesen werden können.

**[0003]** Die DE 41 12 738 offenbart hierzu eine Vorrichtung zur Steuerung eines Kraftfahrzeugsystems mit einem in einen Kraftfahrzeugreifen eingebauten Datenträger, der Daten enthält, die die Eigenschaften eines Kraftfahrzeugreifens spezifizieren und die über eine außerhalb und in der Nähe des Kraftfahrzeugreifens angeordnete Empfangseinrichtung ausgelesen werden können. Da die Reichweite solcher Datenträger, beispielsweise ausgebildet als passiver Transponder ohne eigene Stromversorgung, mit ca. acht bis zwanzig Zentimetern nur relativ gering ist, besteht bei dieser Vorrichtung der Nachteil, dass bei Drehung des Reifens der Datenträger nur dann ausgelesen werden kann, wenn er sich im Bereich der Empfangseinrichtung befindet, also lediglich in einer oberen Position und nicht beim Durchlaufen der Aufstandsfläche oder bei Lenkbewegungen. Bei mit Sensoren versehenen Transpondern, gerade bei solchen, die mit Verformungssensoren zur Messung der Reifenverformung ausgerüstet sind, erhält man aber die wichtigsten Signale beim Durchlaufen der Bodenaufstandsfläche. Ferner muß bei Reifendruck-Kontrollsystemen der Sensor in jeder Drehposition des Reifens gelesen werden können, damit der Reifendruck auch bei einem stehenden Fahrzeug gemessen werden kann.

**[0004]** Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, eine Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen für Fahrzeuge bereitzustellen, bei der Informationen und / oder Energie zwischen einem im oder am Reifen befindlichen elektronischen Bauteil und einer außenliegenden Sende- und Empfangseinheit übertra-

gen werden können, die einfach im Reifen integriert werden kann und eine große Übertragungsreichweite zwischen elektronischen Bauteil sowie Sende- und Empfangseinrichtung ermöglicht.

**[0005]** Gelöst wird die Aufgabe gemäß den kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 dadurch, dass das elektronische Bauteil eine primäre Antenne aufweist, welche in einem Koppelbereich induktiv mit einer als geschlossenen Leiterschleife ausgebildeten sekundären Antenne gekoppelt ist, wobei die Leiterschleife der sekundären Antenne einen Teilbereich innerhalb und / oder an der Oberfläche des Luftreifens umschließt.

**[0006]** Ein Vorteil ist insbesondere darin zu sehen, dass auf diese Weise die Übertragungsreichweite zwischen dem elektronischen Bauteil und der außenliegenden Sende- und Empfangseinrichtung erheblich gesteigert wird. Die Leiterschleife der sekundären Antenne umschließt einen größeren Bereich des Reifens als dies bei herkömmlichen Transpondersystemen der Fall ist, die ausschließlich eine Primäranterie besitzen und deswegen nur über eine geringe Übertragungsreichweite verfügen. Ferner ist die Übertragung durch die Anordnung der sekundären Antenne beeinflussbar, die als Leiterschleife beliebig der Kontur des Luftreifens angepasst und so ausgelegt werden kann, dass die Übertragungsstrecke zur außenliegenden Sende- und Empfangseinheit gering ist und dadurch die Übertragungsqualität verbessert wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass solche Transpondersysteme mit einer lokalen Begrenzung der sekundären Antenne sich einfach, beispielsweise mit Hilfe eines Gummiflickens, im Reifen anordnen. Auf diese Weise kann jeder beliebige Reifen mit diesem Transpondersystem nachgerüstet werden.

**[0007]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die sekundäre Antenne einen Umfangsbereich des Luftreifens in einer Fläche parallel zur begrenzenden Oberfläche des Luftreifens im Wesentlichen umschließt. Hierdurch wird die gesamte Ausdehnung des Reifenkörpers für die Antennengestaltung nutzbar und die Wirkfläche der Antenne maximiert, die sich aus dem durch die Leiterschleife umschlossenen Bereich im Reifen ergibt.

**[0008]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die sekundäre Antenne innerhalb des Luftreifens oder auf der Innen- oder Außenoberfläche des Luftreifens ausgebildet ist. Auf diese Weise läßt sich das Transpondersystem einfach in den Reifen integrieren. Es ist dadurch ebenfalls möglich den Reifen erst nach der Reifenkonfektion mit diesem Transpondersystem auszurüsten.

**[0009]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass das elektronische Bauteil als ein mit Sensoren versehener Transponder und die primäre Antenne als eine das elektronische Bauteil im Wesentlichen in seiner Ausbreitungsebene umschließende Leiterschleife ausgebildet sind. Auf eine solche Weise läßt sich die induktive Kopplung zwischen Primäranterie und Sekundäranterie innerhalb von re-

lativ dünnwandigen Strukturen - wie dies bei einem Reifen der Fall ist - besonders effektiv und einfach erreichen.

**[0010]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass ein Teil der Leiterschleife der sekundären Antenne in einem Koppelbereich im Wesentlichen in der Ebene der primären Antenne letztere teilweise, ganz oder mehrmals umschließt. Dadurch wird die Integration des Transpondersystems während der Reifenkonfektion erleichtert. Der Koppelbereich der sekundären Antenne kann in mehreren Windungen um die primäre Antenne geführt und auf diese Weise einfach fixiert werden. Ferner wird dadurch vor allem eine transformatorische Wirkung erzielt.

**[0011]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die Leiterschleife der sekundären Antenne im Wesentlichen in einer Fläche innerhalb oder parallel zum Laufstreifen den Umfang des Luftreifens umschließt. Bei einer solchen Ausbildung kann die außerhalb und fahrzeugseitig angeordnete Sende- und Empfangseinrichtung im Grunde beliebig innerhalb des Radhauses dort angeordnet werden, wo andere Fahrzeugeinrichtungen möglichst wenig gestört werden, beispielsweise parallel zur Reifenlauffläche hinter den der Fahrzeugmitte zugewandten Seiten der Kunststoffauskleidung von Radhäusern.

**[0012]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die sekundäre Antenne innerhalb des Laufstreifens oder Gürtelbereiches oder der Seitenwand angeordnet und der Transponder mit der primären Antenne auf der Innenseite des Luftreifens aufgebracht ist. Hierdurch ergeben sich deutliche Vorteile bei der Herstellung solcher Reifen, indem nämlich das Einbringen der sekundären Antenne in den normalen Reifenaufbauprozess an einer Aufbautrommel integriert werden kann, während der Transponder mit der primären Antenne erst nach der Bombierung des Reifens und damit nach Fixierung der endgültigen Lage der sekundären Antenne aufgebracht wird. Auch hier befinden sich am Ende der Fertigung, d.h. nach dem Vulkanisieren die Kopplungsbereiche der Leiterschleifen der beiden Antennen im Wesentlichen in einer Ebene. Dies ist in diesem Fall so zu verstehen, dass die Leiterschleife der primären Antenne bzw. die durch letztere aufgespannte Ebene sich in geringem axialen Abstand -bezogen auf die magnetische Achse der Leiterschleife der primären Achse- zu der durch den Kopplungsbereich der sekundären Antenne aufgespannten Ebene befinden kann. Der radiale Abstand überschreitet nicht die Materialdicke des Reifens im jeweiligen Kopplungsbereich und somit kann in Hinblick auf die induktive Kopplung in ausreichender Näherung von "einer Ebene" gesprochen werden. Der Transponder kann bei einer solchen Ausführung erst nach dem Vulkanisieren an der entsprechenden Stelle auf die Innenseite des Reifenkörpers aufgeklebt bzw. mit dieser durch Kaltvulkanisation verbunden werden.

**[0013]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung

der Erfindung ist vorgesehen, dass der Transponder und die primäre Antenne in axialer Richtung des Reifens asymmetrisch angeordnet sind. Eine solche asymmetrische Positionierung kann sich beim Aufbringen des Transponders während der Reifenkonfektionierung als vorteilhaft erweisen.

**[0014]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die sekundäre Antenne als geschlossener Ring in einer Fläche parallel zum Laufstreifen um den Reifen verläuft. Eine solche Anordnung der sekundären Antenne im Reifen ergibt die größtmögliche Übertragungsreichweite des Transpondersystems in axialer Richtung des Luftreifens.

**[0015]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass der Transponder, die primäre Antenne sowie der Koppelbereich der sekundären Antenne in einem Gehäuse angeordnet sind, wobei der Koppelbereich über eine oder mehrere Steckverbindungen mit dem restlichen Teil der sekundären Antenne verbunden wird. Die separate Anordnung einzelner Teile in einem Gehäuse vereinfacht die Herstellung sowie die Integration des Transpondersystems in den Luftreifen.

**[0016]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die sekundäre Antenne aus einem Draht besteht, welcher in mehreren Windungen zu einem geschlossenen Ring geformt wird. Bei der herkömmlichen Herstellung von Leiterschleifen wird ein Draht beispielsweise über eine Schweißverbindung zu einem geschlossenen Ring verbunden. Dadurch dass die Leiterschleife aus mehreren Drahtwindungen besteht, die in einem engen Kontakt zueinander stehen, kann auf eine Verbindung der Drahtenden verzichtet werden.

**[0017]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die Leiterschleife der sekundären Antenne aus mehreren Strängen besteht. Auf diese Weise ergibt sich eine flexible Leiterschleife, die eine insgesamt höhere Festigkeit besitzt und die Deformationen des Reifens im Betriebszustand ausgleichen kann. Ferner wird durch eine solche Ausführung der Widerstand in der Leiterschleife erhöht und dadurch die Übertragungsreichweite gesteigert.

**[0018]** In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die Leiterschleife der sekundären Antenne in Ihrer Ausbreitungsrichtung eine hohe Dehnbarkeit besitzt. Bei der Reifenkonfektion und im Reifenbetriebszustand ist der Reifen erheblichen Deformationen ausgesetzt. Durch die flexible Ausführung der Leiterschleife kann dieser die Verformungen aufnehmen und besitzt dadurch eine besonders hohe Dauerfestigkeit. Eine hohe Flexibilität der Leiterschleife lässt sich außer durch eine geeignete Materialauswahl dadurch erreichen, dass sie eine geschlängelte oder zickzackförmige Gestalt besitzt.

**[0019]** Anhand von Ausführungsbeispielen soll die Erfindung näher erläutert werden. Es zeigen:

- Fig. 1 eine Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen, ausgebildet als Transponder mit einer als Leiterschleife ausgebildeten primären Antenne und mit einer die primäre Antenne im Wesentlichen in ihrer aufgespannten Ebene in einem Koppelbereich umschließenden angekoppelten sekundären Antenne in ebener Projektion, d.h. in "abgerollter" Darstellung,
- Fig. 2 eine weitere Ausführung einer Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen für Fahrzeuge gemäß Fig. 1,
- Fig. 3 einen teilweise geschnittenen Reifen mit einer Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen für Fahrzeuge gemäß Fig. 1,
- Fig. 4 unterschiedliche Positionen für Leiterschleifen der sekundären Antenne in einem Reifenquerschnitt,
- Fig. 5 ein weiteres Ausführungsbeispiel mit einer asymmetrisch angeordneten Transponderschleife,
- Fig. 6 drei Ausführungsbeispiele mit einer lokal begrenzten sekundären Antenne,
- Fig. 7 ein Ausführungsbeispiel mit einer sekundären Antenne, die als geschlossener Ring um den Reifen verläuft,
- Fig. 8 ein Gehäuse mit einem integrierem Koppelbereich der sekundären Antenne und
- Fig. 9 ein Ausführungsbeispiel der sekundären Antenne.

**[0020]** Die in der Fig. 1 dargestellte Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen 1 zeigt einen Transponder 2 mit einer als Leiterschleife ausgebildeten primären Antenne 3. In der durch die primäre Antenne 3 aufgespannten Ebene liegt im Wesentlichen auch der Teil der als Leiterschleife ausgebildeten sekundären Antenne 4, der im Koppelbereich 5 die induktive Kopplung zwischen der primären Antenne 3 und der sekundären Antenne 4 sicherstellt. Bei dieser Figur handelt es sich um eine abgerollte Darstellung der sekundären Antenne 4 ohne einen Luftreifen. Die sekundäre Antenne 4 verläuft im Reifen im Wesentlichen in einer Ebene innerhalb oder parallel zur Kontur bzw. Oberfläche des Reifens.

**[0021]** Fig. 2 zeigt eine weitere Ausführung einer Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen 1 für Fahrzeuge, ebenfalls ausgebildet als Transponder 2 mit einer als Leiterschleife ausgebildeten primären Antenne 3 und mit einer die primäre Antenne 3 im Wesentlichen in ihrer aufgespannten Ebene im Koppelbereich 7 umschließenden angekoppelten sekundären Antenne 6. Im Überkreuzungsbereich 8 ist dabei die Leiterschleife der sekundären Antenne 6 so ausgebildet, dass sich die Leiter nicht berühren, sondern lediglich in geringem Abstand und isoliert voneinander überkreuzen. Es ist ebenfalls möglich, dass die Leiterschlei-

fe der sekundären Antenne 4 im Koppelbereich 7 mehrmals um die primäre Antenne 3 gewickelt ist.

**[0022]** Fig. 3 zeigt einen teilweise geschnittenen Reifen 9 mit einer "eingebauten" Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen 1 für Fahrzeuge gemäß Fig. 1. Die Figur zeigt ebenfalls den Transponder 2 mit seiner primären Antenne 3. Im Koppelbereich 5 liegt der die induktive Kopplung zwischen der primären Antenne 3 und der sekundären Antenne 4 sicherstellende Leiterschleifenbereich der sekundären Antenne 4 im Wesentlichen in der nach Einbau in den Zenitbereich eines Reifens ggf. leicht räumlich gekrümmt verlaufenden Ebene, die durch die primäre Antenne 3 aufgespannt bzw. definiert ist. Die als Leiterschleife ausgebildete sekundäre Antenne 4 verläuft im Wesentlichen als in sich geschlossener Ring mit mehreren Krümmungen um den Reifen. Die sekundäre Antenne 4 umspannt auf diese Weise den Reifen 9 über seinen gesamten Umfang. Die Anfangs- und Endbereiche 4' und 4'' der sekundären Antenne 4 liegen sich bei diesem Ausführungsbeispiel im Reifen gegenüber. Bei einer solchen Ausbildung wird eine sichere Übertragung von Informationen und / oder Energie bereits dann erreicht, wenn die außerhalb des Reifens und fahrzeugseitig angeordnete Sende- und Empfangseinrichtung in einfachster Weise parallel zur Reifenlauffläche hinter der Fahrzeugmitte zugewandten Seiten der Kunststoffauskleidung des Radhauses angebracht ist. Der Transponder wird vorzugsweise bei einer Frequenz von 125 KHz oder 13,56 MHz betrieben.

**[0023]** Fig. 4 zeigt beispielhaft besonders bevorzugte unterschiedliche Positionen 10 bis 10''' für Leiterschleifen einer induktiv angekoppelten sekundären Antenne im Querschnitt eines Reifens. Die beiden parallel verlaufenden Drähte der Leiterschleife sind im Wesentlichen symmetrisch zur axialen Mitte des Reifens angeordnet.

**[0024]** Fig. 5 zeigt ein weiteres Ausführungsbeispiel, bei dem die Transponderschleife 11 auf die Lauffläche bezogen asymmetrisch angeordnet ist. Die Transponderschleife 11 befindet sich in einem der beiden parallelen Stränge 12 oder 13 der sekundären Antenne 4. Der Transponder und die zugehörige primäre Antenne sind vereinfacht als Kreis 16 dargestellt.

**[0025]** Fig. 6 zeigt drei weitere Ausführungsbeispiele, bei denen sich die sekundären Antennen 14' bis 14''' jeweils über Teilbereiche des Reifens erstrecken. Die Transponder und die jeweilige primäre Antenne sind vereinfacht als Kreis 15', 15'' und 15''' dargestellt. Bei der Variante A erstreckt sich die sekundäre Antenne ausschließlich über einen Bereich einer Ebene, die im Wesentlichen parallel zum Laufstreifen des Reifens liegt. Bei dieser Variante müsste die Sende- und Empfangseinrichtung parallel zum Laufstreifen des Reifens angeordnet werden. Bei der Variante B wird ein Teil der sekundären Antenne 14'' in die Seitenwand hineingeführt. In diesem Fall würde die Sende- und Empfangseinrichtung vorzugsweise parallel zur Seitenwand des

Reifens angeordnet. Bei der Variante C überdeckt die sekundäre Antenne 14''' sowohl einen Bereich der Seitenwand als auch einen Bereich, der parallel zur Lauffläche des Reifens liegt. Bei dieser Variante kann die Sende- und Empfangs-einrichtung entweder parallel zur Seitenwand oder parallel zum Laufstreifen ausgerichtet werden. Ein Vorteil dieser Varianten A, B und C besteht darin, dass die sekundäre Antenne zusammen mit der primären Antenne und dem Transponder als ein Gummiflicken beispielweise auf die Reifeninnenseite geklebt werden kann. Auf diese Weise ist jeder beliebige Reifen mit einem solchen Transpondersystem nachrüstbar.

**[0026]** Fig. 7 zeigt ein weiteres Ausführungsbeispiel, bei dem die sekundäre Antenne 4 im Wesentlichen als geschlossener Ring in einer Ebene parallel zur Lauffläche des Reifens angeordnet ist. Bei diesem Ausführungsbeispiel würde die Sende- und Empfangseinheit in einer Ebene parallel zu den Seitenwänden des Reifens 9 ausgerichtet. Ein Vorteil dieser Anordnung der sekundären Antenne 4 besteht darin, dass dadurch das Transpondersystem eine große Übertragungreichweite in axialer Richtung des Reifens besitzt.

**[0027]** Fig. 8 zeigt ein Gehäuse 17, in dem sowohl der Transponder 2 mit der primären Antenne 3 als auch ein Teil der sekundären Antenne 4 angeordnet sind. Es ist ausschließlich der Koppelbereich der sekundären Antenne 4 im Gehäuse untergebracht, deren Enden in Steckkontakten 18 enden. Der restliche Teil der sekundären Antenne 4 wird über diese Steckkontakte 18 mit dem Koppelbereich der sekundären Antenne 4 verbunden.

**[0028]** Fig. 9 zeigt ein mögliches Ausführungsbeispiel der sekundären Antenne 4. Sie besteht aus einem dünnen Draht, welcher in mehreren Windungen zu einem geschlossenen Ring geformt wird. Mehrere Bänder 19 werden um die sekundäre Antenne 4 gewickelt, um damit einen geschlossenen Kontakt zwischen den Drahtwindungen herzustellen.

#### Bezugszeichenliste

(ist Teil der Beschreibung)

**[0029]**

- |            |  |
|------------|--|
| 1          | Einrichtung zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen |
| 2          | Transponder  |
| 3          | primäre Antenne  |
| 4          | sekundäre Antenne  |
| 4', 4''    | Anfangs- und Endbereiche der sekundären Antenne                |
| 5          | Koppelbereich  |
| 6          | sekundäre Antenne  |
| 7          | Koppelbereich  |
| 8          | Überkreuzungsbereich   |
| 9          | Reifen   |
| 10 - 10''' | bevorzugte Positionen für Leiterschleifen                      |

- |              |   |
|--------------|---|
|              | eine sekundäre Antenne                              |
| 11           | Transponderschleife                                 |
| 12, 13       | Stränge der sekundäre Antenne 4                     |
| 14' - 14''   | sekundäre Antenne                                   |
| 5 15' - 15'' | primäre Antenne mit zugehörigen Transponder         |
| 16           | primäre Antenne mit zugehörigen Transponder         |
| 17           | Gehäuse   |
| 10 A         | Variante A, lokale Begrenzung der sekundäre Antenne |
| B            | Variante B, lokale Begrenzung der sekundäre Antenne |
| 15 C         | Variante C, lokale Begrenzung der sekundäre Antenne |

#### Patentansprüche

- |    |  |
|----|--|
| 20 | 1. System zur Überwachung und Identifizierung von Luftreifen, wobei der zu überwachende Luftreifen ein oder mehrere elektronische Bauteile zum Senden und / oder Empfangen und Speichern von Informationen und / oder Energie aufweist, wobei außerhalb des zu überwachenden Luftreifens eine in der Nähe desselben angeordnete Sende- und Empfangseinrichtung vorhanden und der Luftreifen relativ zur außerhalb desselben angeordneten Sende- und Empfangseinrichtung bewegbar und / oder drehbar ist, |
| 25 | <b>dadurch gekennzeichnet, dass</b>  |
| 30 | das elektronische Bauteil eine primäre Antenne (3) aufweist, welche in einem Koppelbereich (5, 7) induktiv mit einer als geschlossenen Leiterschleife ausgebildeten sekundären Antenne (4, 6) gekoppelt ist, wobei die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) einen Teilbereich innerhalb und / oder an der Oberfläche des Luftreifens (9) umschließt.  |
| 35 |  |
| 40 | 2. Luftreifen der ein oder mehrere elektronische Bauteile zum Senden und / oder Empfangen und Speichern von Informationen und / oder Energie aufweist,   |
| 45 | <b>dadurch gekennzeichnet, dass</b>  |
| 50 | das elektronische Bauteil eine primäre Antenne (3) aufweist, welche in einem Koppelbereich (5, 7) induktiv mit einer als geschlossenen Leiterschleife ausgebildeten sekundären Antenne (4, 6) gekoppelt ist, wobei die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) einen Teilbereich innerhalb und / oder an der Oberfläche des Luftreifens (9) umschließt.  |
| 55 | 3. System oder Luftreifen nach Anspruch 1 oder 2, <b>dadurch gekennzeichnet, dass</b>  |
|    | die sekundäre Antenne (4) einen Umfangsbereich des Luftreifens (9) in einer Fläche parallel zur begrenzenden Oberfläche des Luftreifens (9) im We-   |

sentlichen umschließt.

4. System oder Luftreifen nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** die sekundäre Antenne (4, 6) innerhalb des Luftreifens (9) oder auf der Innen- oder Außenoberfläche des Luftreifens (9) ausgebildet ist. 5
5. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** das elektronische Bauteil als ein mit Sensoren versehener Transponder (2) und die primäre Antenne (3) als eine das elektronische Bauteil im Wesentlichen in seiner Ausbreitungsebene umschließende Leiterschleife ausgebildet sind. 10
6. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein Teil der Leiterschleife der sekundären Antenne (4, 6) in einem Koppelbereich (5, 7) im Wesentlichen in der Ebene der primären Antenne (3) letztere teilweise, ganz oder mehrmals umschließt. 20
7. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) im Wesentlichen in einer Fläche innerhalb oder parallel zum Laufstreifen den Umfang des Luftreifens (9) umschließt. 25
8. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die sekundäre Antenne (4, 6) innerhalb des Laufstreifens oder Gürtelbereiches oder der Seitenwand angeordnet und der Transponder (2) mit der primären Antenne (3) auf der Innenseite des Luftreifens (9) aufgebracht ist. 30
9. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Transponder (2) und die primäre Antenne (3) in axialer Richtung des Reifens asymmetrisch angeordnet sind. 35
10. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** die sekundäre Antenne (4) als geschlossener Ring in einer Fläche parallel zur Reifenoberfläche um den Luftreifen (9) verläuft. 40
11. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Transponder (2), die primäre Antenne (3) sowie der Koppelbereich der sekundären Antenne (4) in einem Gehäuse (17) angeordnet sind, wobei der Koppelbereich über eine oder mehrere Steckverbindungen (18) mit dem restlichen Teil der sekundären Antenne (4) verbunden wird. 45
12. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die sekundäre Antenne (4) aus einem Draht besteht, welcher in mehreren Windungen zu einem geschlossenen Ring geformt wird. 50
13. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) aus mehreren Strängen besteht. 55
14. System oder Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Leiterschleife der sekundären Antenne (4) in Ihrer Ausbreitungsrichtung eine hohe Dehnbarkeit besitzt.

FIG. 1

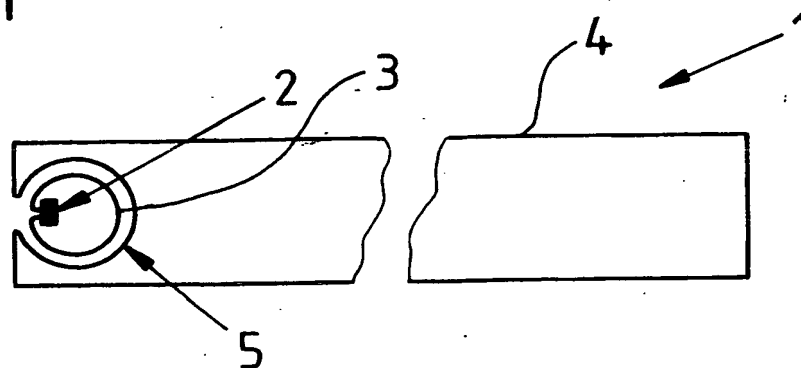


FIG. 2

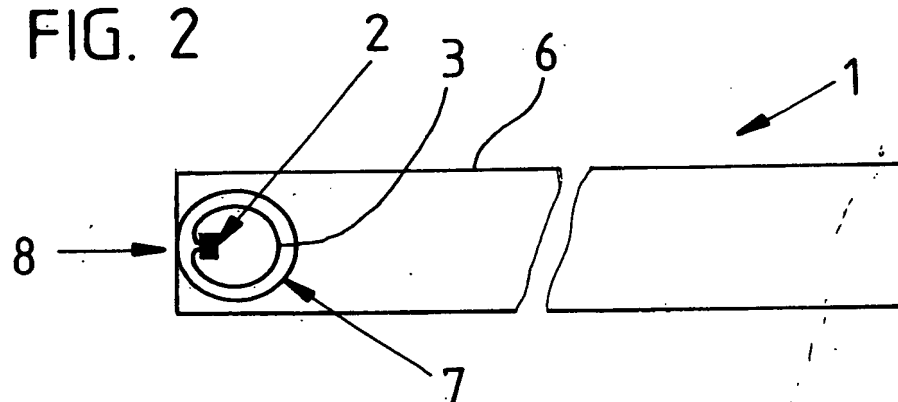


FIG. 3

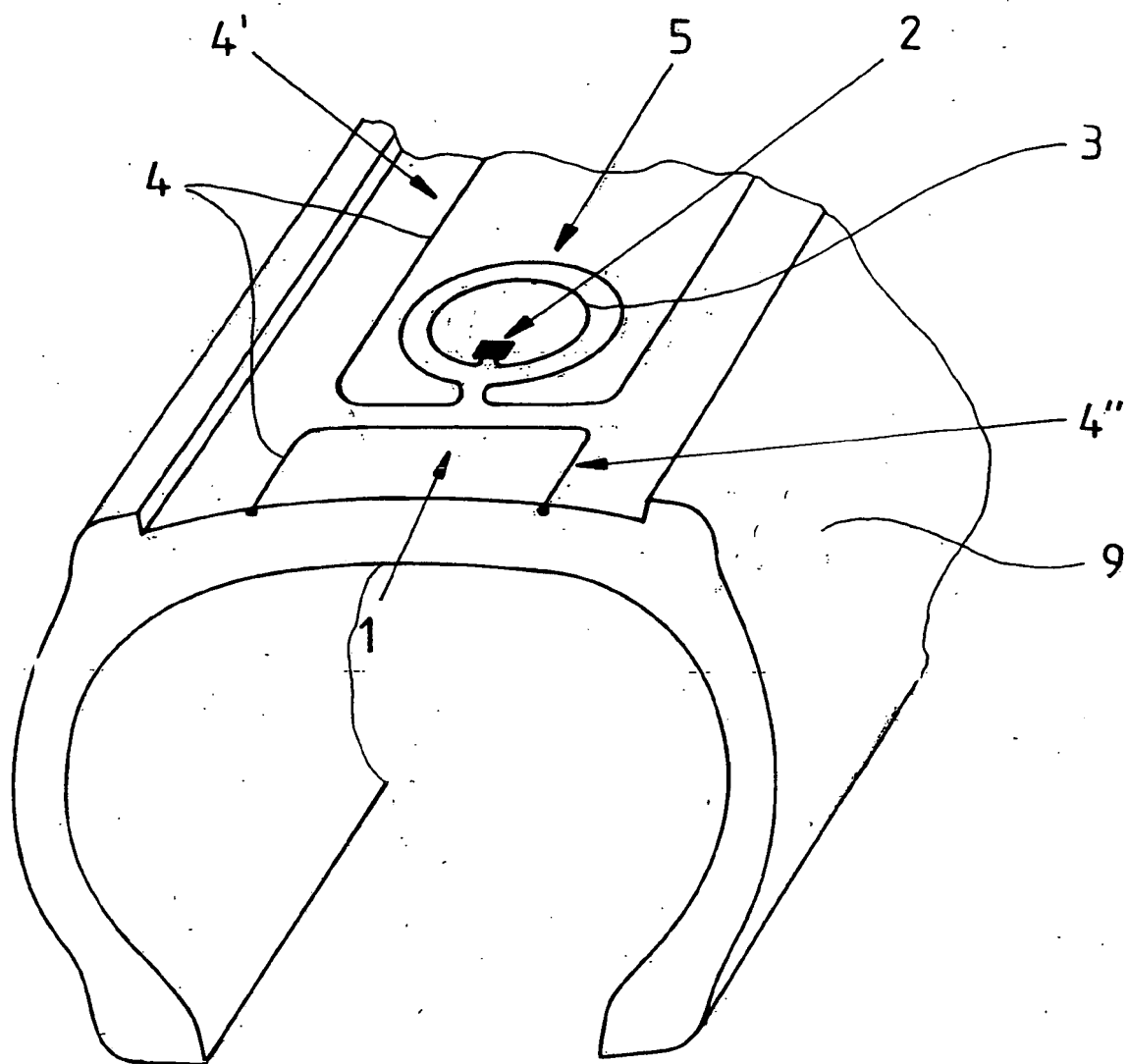




FIG. 4

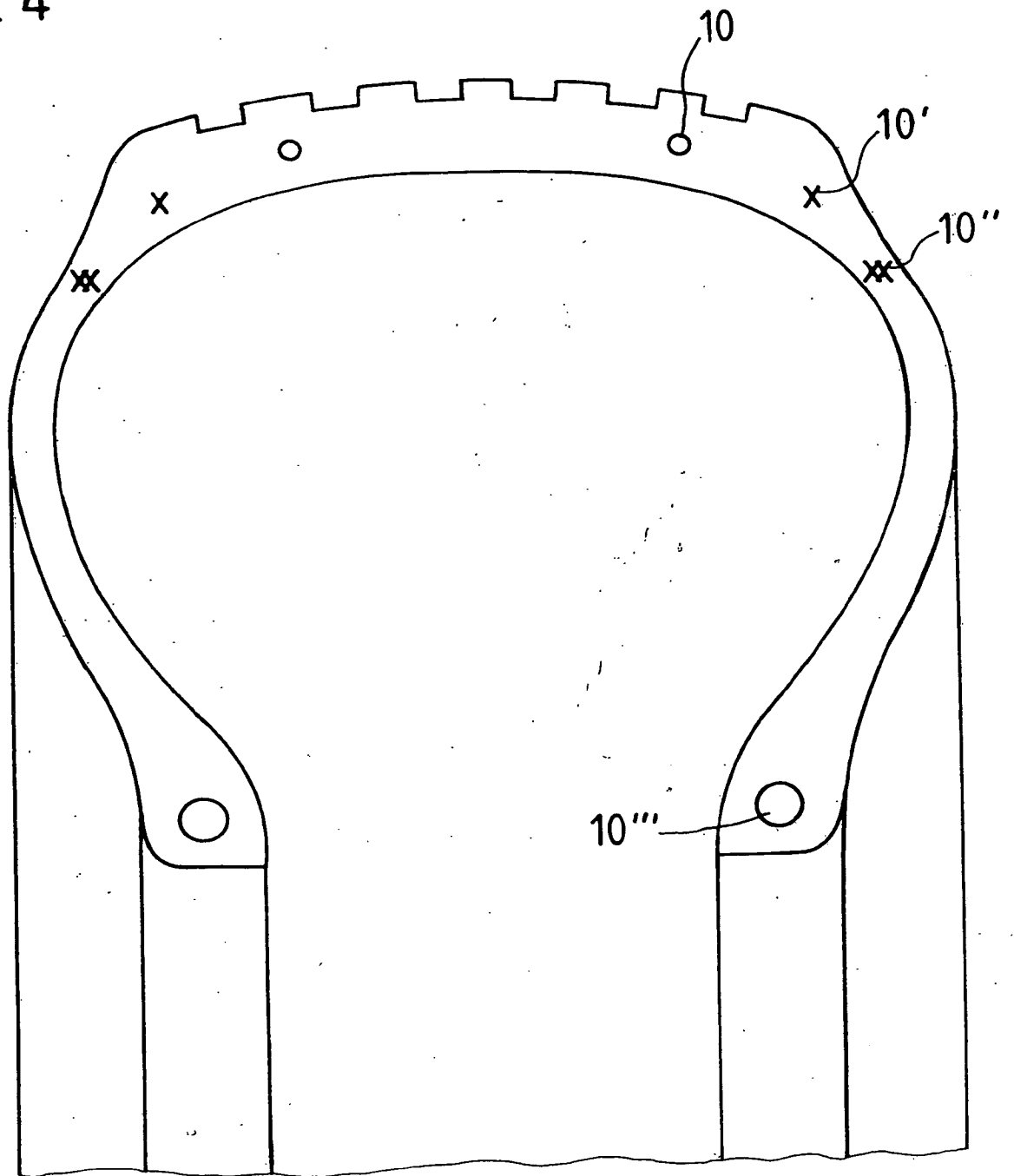


FIG. 5

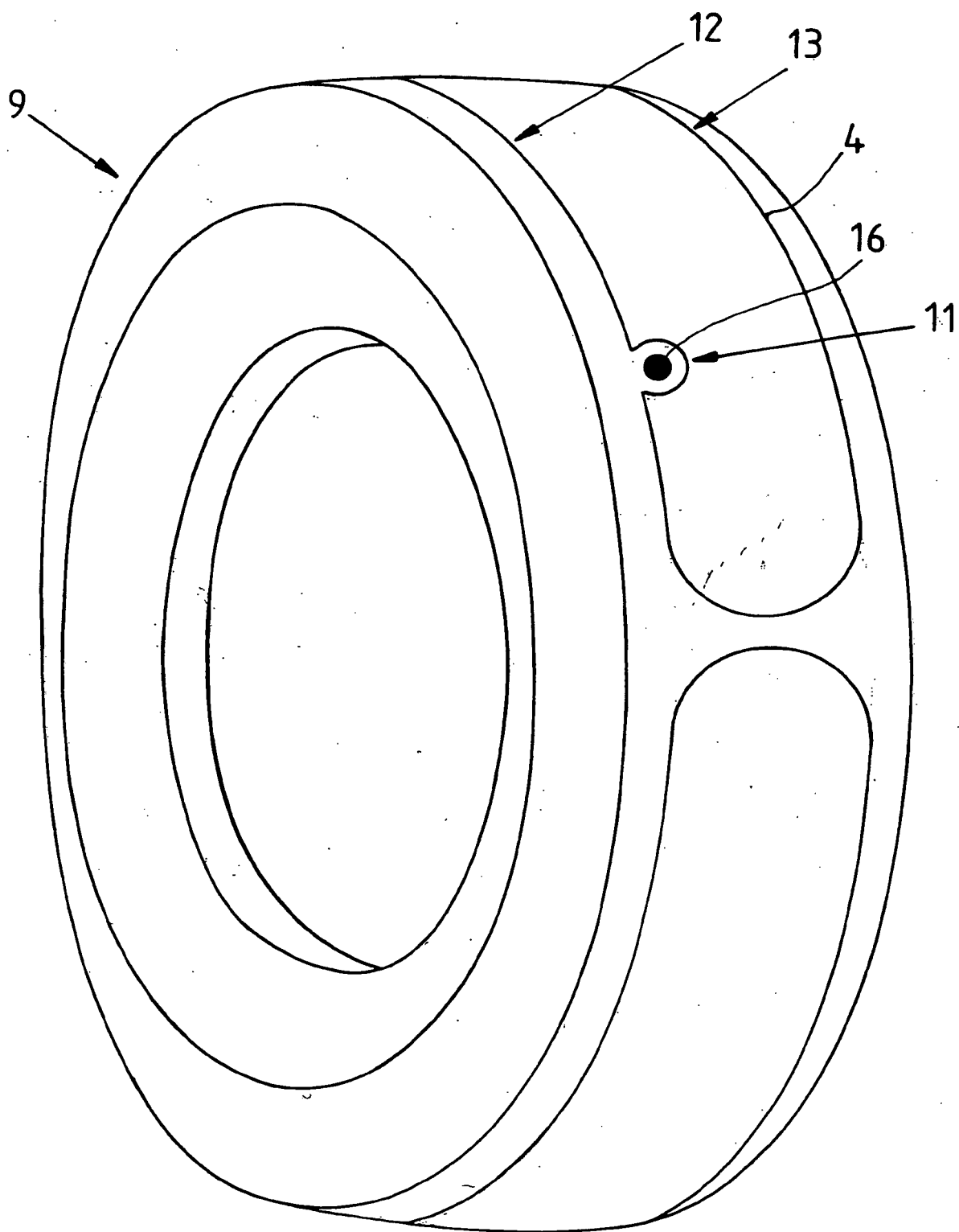


FIG. 6

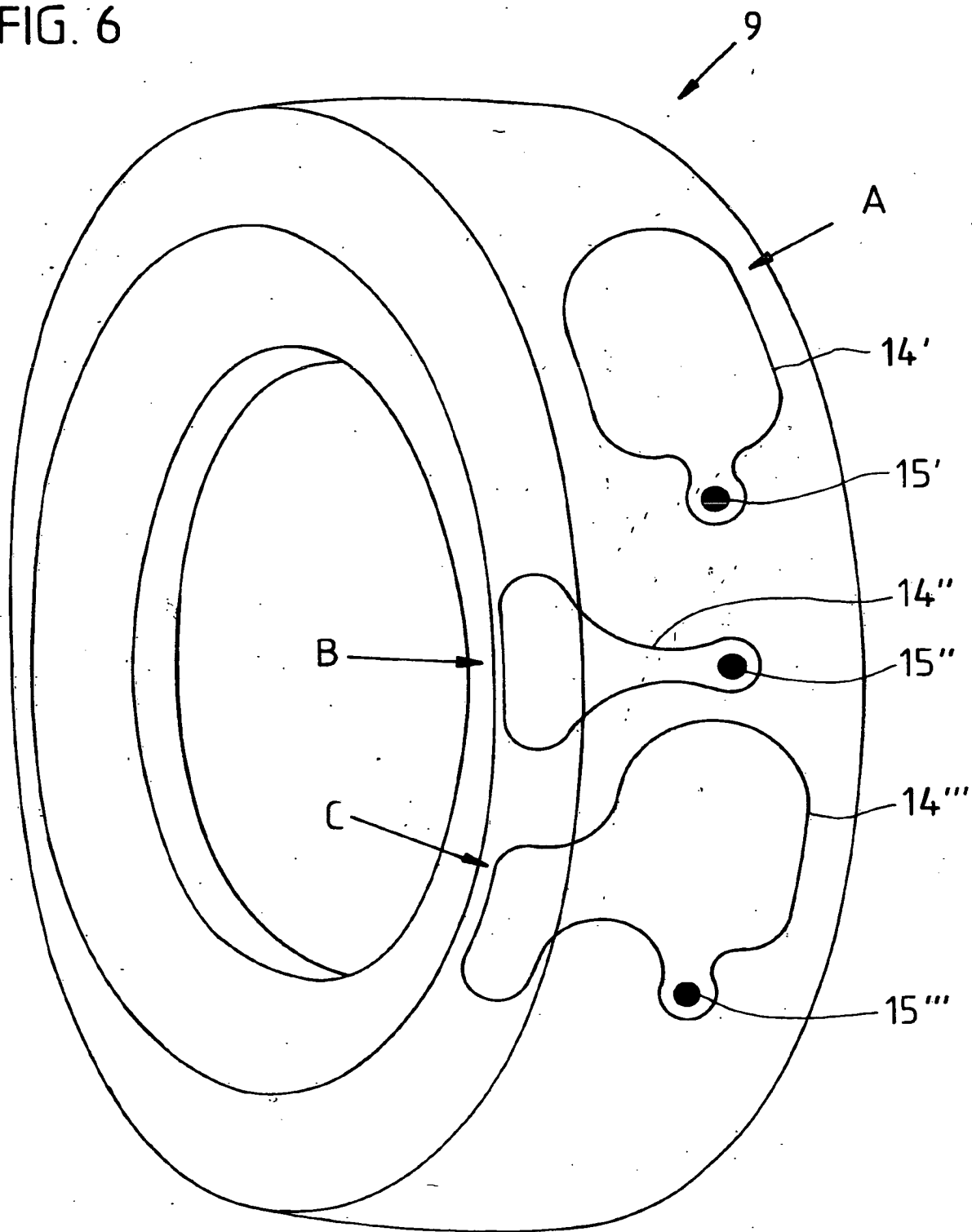


FIG. 7

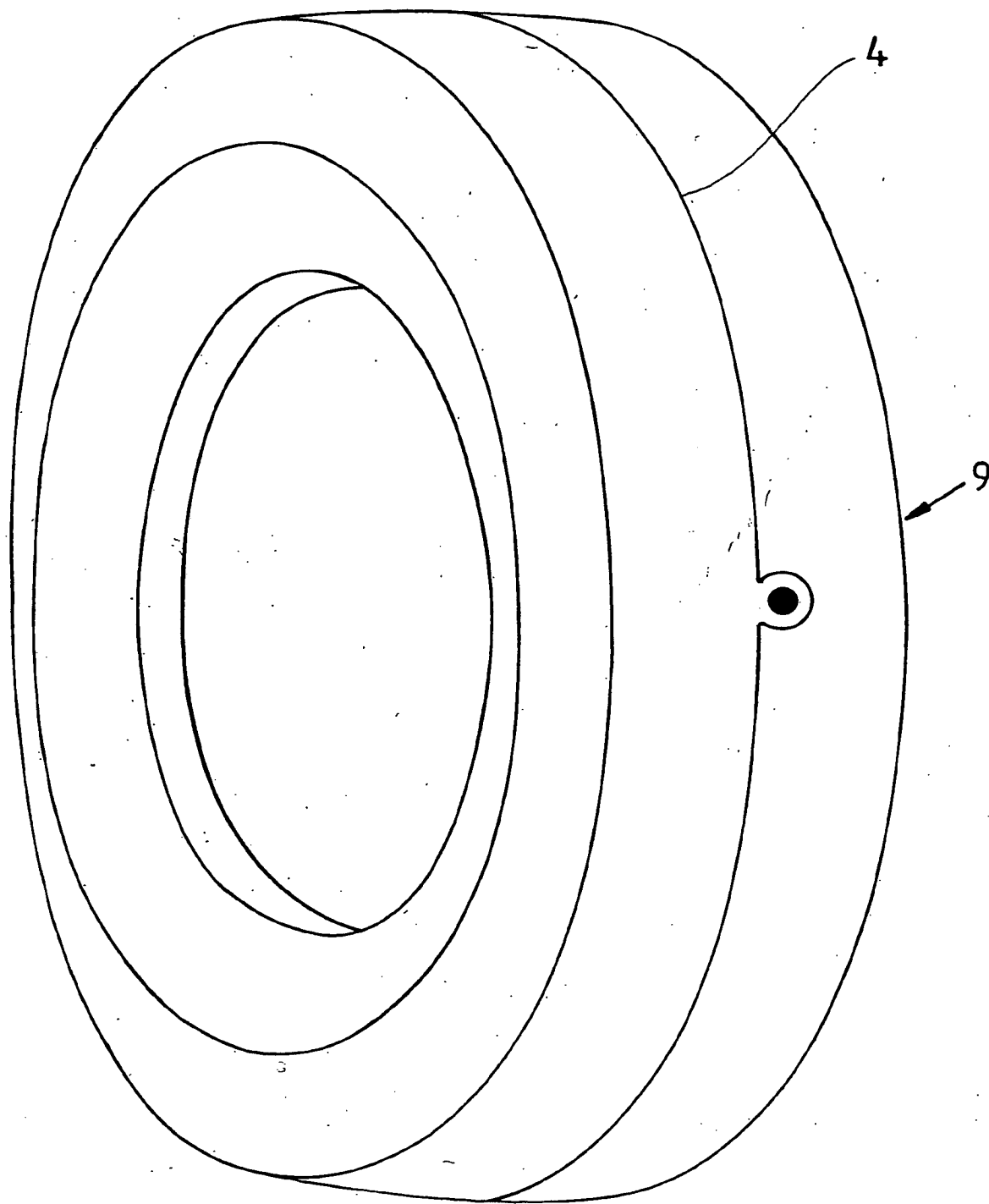


FIG. 8

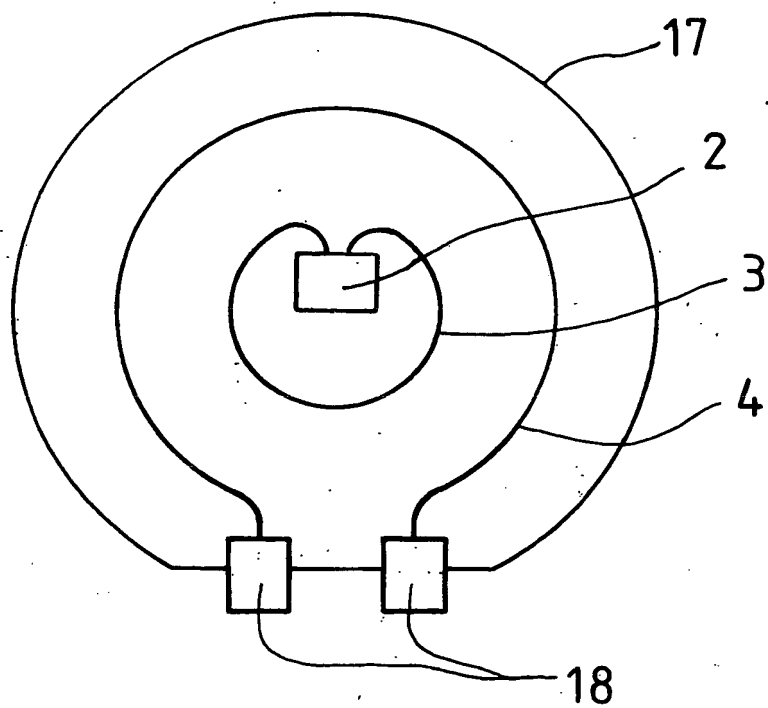
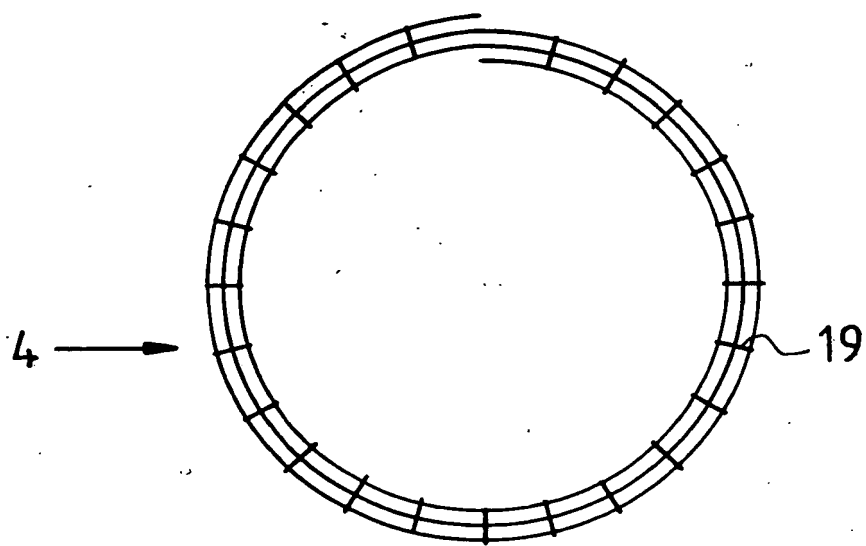


FIG. 9





Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 03 00 7636

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	EP 0 657 836 A (TEXAS INSTRUMENTS DEUTSCHLAND) 14. Juni 1995 (1995-06-14)	1-6,11	B60C23/04
Y	* Spalte 3 - Spalte 4 *	7,9,10, 12-14	
A	* Abbildungen 1-4B *	8	
Y	WO 99 29522 A (BROWN ROBERT WALTER ;MILLMIER RAYMOND WARREN (US); POLLACK RICHARD) 17. Juni 1999 (1999-06-17)	7,9,10, 12-14	
	* Seite 4 - Seite 10 *		
	* Abbildungen 3,4,9 *		
Y	WO 99 29495 A (DASSAULT ELECTRONIQUE ;LIGNY PAUL DE (FR); MORAND JEAN (FR)) 17. Juni 1999 (1999-06-17)	7,9,10, 12-14	
	* Seite 4 - Seite 7 *		
	* Abbildungen 1-4 *		
A	EP 0 832 765 A (MOTOROLA INC) 1. April 1998 (1998-04-01)	1-14	
	* Abbildungen 1-4 *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			B60C G06K
Recherchenort <b>MÜNCHEN</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>7. Juli 2003</b>	Prüfer <b>Billen, K</b>
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 02 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 03 00 7636

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.  
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

07-07-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0657836 A	14-06-1995	US 5479171 A	26-12-1995
		DE 69426009 D1	02-11-2000
		DE 69426009 T2	17-05-2001
		EP 0657836 A1	14-06-1995
WO 9929522 A	17-06-1999	WO 9929522 A1	17-06-1999
		AU 5377198 A	28-06-1999
		BR 9714906 A	10-10-2000
		CA 2310687 A1	17-06-1999
		EP 1037752 A1	27-09-2000
		JP 2001525281 T	11-12-2001
		ZA 9810790 A	31-05-1999
WO 9929495 A	17-06-1999	FR 2771965 A1	11-06-1999
		AU 1439799 A	28-06-1999
		DE 69811957 D1	10-04-2003
		EP 1045755 A1	25-10-2000
		WO 9929495 A1	17-06-1999
		JP 2001525270 T	11-12-2001
EP 0832765 A	01-04-1998	DE 69722336 D1	03-07-2003
		EP 0832765 A2	01-04-1998
		JP 10111205 A	28-04-1998
		US 5883305 A	16-03-1999

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**